

MISÓCZKI LAJOS

FIUME ÉS KÖRNYÉKÉNEK IDEGENFORGALMA A 19–20. SZÁZAD FORDULÓJÁIG

Az idegenforgalmi ébredés 1848-ig

A 17–18. századig a tengeri közvetítő kereskedelmen vagy a napi megélhetést szolgáló halászaton túl más céllal hajók alig keresték fel az Adria itteni partjait, vagy távoztak Fiume, Buccari és Portore kikötőjéből. Aztán a bővülő rokon vagy családlátogatások a part menti településekre, távolabbi helyekre is elvezettek. A 19. század elejétől a fiumei polgárok kedvelt kirándulóhelye lett Plasse, Cesala, Drenova, a tőszomszédos Susak és a Fiume fölött emelkedő Tersatte.¹ Főúri vagy nagypolgári olasz, osztrák, horvát, magyar, szerb, albán, szlovén és török családok tavasszal és ősszel kirándultak ide – nyaralni inkább Triesztbe vagy Abbáziába mentek.² Kiemelten említjük gr. Teleki Domokos utazását a 18. század legvégén; élményszerzés céllal járta Magyarországot, Horvátországot, Szlavóniát (és kritizálta a Fiuméba és Buccariba vezető Karolina utat). Útinaplóját az első idegenforgalmi leírásaink egyik értékes könyvének tartjuk.³

A 19. század elején a postajáratok utazásokat felváltották a gyorskocsi utazási járatok. Az elsők között 1837. augusztus 28-án indult el a Buda–Fehérvár–Veszprém–Keszthely–Nagykanizsa–Zágráb–Károlyváros–Fiume útvonalon Triesztig.⁴ Az idegenforgalmi alapozás terén a 18–19. század fordulóján már vendégfogadók is segítettek. Fiume szállófogadója az 1820-as évek elején nyílt, amelynek a homlokzatán a „Magyar Király” névtábla függött.⁵ (1845. november 2-án ebben fogadták Kossuth Lajost – aki a fiumei vasút ügyében érkezett tárgyalni –, és adtak díszebédet a fiumei fellelkesült

¹ A helyneveket az egykorú településneveknek és írásuknak megfelelően említjük.

² *Fest Aladár*: Fiumei emlékek. Kézirattöredék, 4. csomó, 1925. Sugár István gyűjteménye, Eger (A továbbiakban: *Fest–Sugár*).

³ *Gr. Teleki Domokos*: Egynehány hazai utazások leírása Tóth és Horváth országoknak rövid eszméretésével egygyütt. Bécs, 1796.

⁴ *Honművész* (a Regelő folyóirat társlapja, Pest), 1837. aug. 31., 106.

⁵ *Fest–Sugár*, 4. csomó.

városvezetők.⁶) A reformkor idejétől már az adriai hajózásunk korszerű váltásának, a gőzhajózásra áttérésnek kérdése is előkerült. Egyelőre az 1830/1840-es években még a vitorlás, part menti kirándulások domináltak, bár az erős szélviharok olykor áldozatokat követeltek.⁷ Az első személyszállító (kiránduló) gőzhajó 1838. június 10-én jelent meg a fiumei kikötőben. A szász király, II. Frigyes Ágost érkezett rajta.⁸ Részint kétkedéssel, részint örömmel fogadták a gőzhajó megjelenését; a hajózást ugyanúgy forradalmasította, mint a gőzvasút a szárazföldi közlekedést. Az első, 41 kirándulót szállító gőzhajó Fiuméből a Cherso-szigeti Chersoba 1845 júniusában indult ki.⁹

Fiume gazdasági fejlesztése mind a vasút, mind a tengerhajózás terén közüggé vált. Ez egyben az itteni idegenforgalommal is összefüggött. Kossuth szenvedélyes hangvételű cikkével szólította fel a nemzetet: „Tengerhez magyar! El a tengerhez!”¹⁰ Szintén Kossuth indítványára a Magyar Kereskedelmi Társaság a pesti székhelyű Magyar Tengerhajózó Társaságot 1846. április 30-án létre is hozta.¹¹ Legfőbb célja a gazdasági eredményesség volt. „Magyar szellemben akarván kezdő lépést tenni a nemzeti tengerészet megalapítására.”¹² A biztató indulást a kereskedelmi társaság igazgatója megbukatta, külföldre szökött. A tengerhajózó társaság 1848. február 24-én feloszlott. A kikötő építését, amelyhez közel 20 ezer K gyűlt össze, ez a kedvezőtlen esemény nem zavarta. A lapok gyakran közöltek Fiuméről és környékéről utazási élményeket. A Fiume felett emelkedő tersatoi ősi Frangepán-vár szinte kiránduló-nevezetességgé vált: „A vár büszkén alátekint Fiume városára és kikötőjére... Belőle a kilátás regényes, mondhatni, hogy fönsteges – a túlsági szigetekre s a tengeren lengedező árbocosokra... Akit (ide) a hazafiúság nemes érzelve is követ, itt fenlobog kebele, és imára hevül...”¹³ Tény, a kikötő építése annyira előrehaladt, hogy Magyarország és Erdély 1847-ben nyomtatott térképére a Tengermellék két térképe is rákerült. Az Egyiken Fiume és a szomszédos kikötőhelyek, a másikon Fiume Révpart a város

⁶ *Farkas László*: Széchenyi és Kossuth Fiumében. In: Emlékkönyv Domanoszy Sándor születésének hatvanadik fordulójának ünnepére, 148–158. Királyi Magyar Egyetemi Ny., Bp., 1937, 152. (A továbbiakban: *Farkas László*)

⁷ Hazai s Külföldi Tudósítások (hetilap, Pest), 1835. febr. 14., 170. Magyar Tengervidek

⁸ *Gonda Béla*: A magyar tengerészet és a fiumei kikötő. Patria I. V. és Ny. Rt., Budapest, 1906, 84. (A továbbiakban: *Gonda Béla*.)

⁹ *Fest-Sugar*, 4. csomó.

¹⁰ Hetilap (Encyclopedicus tartalmú folyóirat különös tekintettel a közgazdászatra, műiparra és kereskedelemre, Pest), 1846. jan. 27., 270. Kossuth Lajos: Vezércikk.

¹¹ *Frisnyák Zsuzsa*, 30. Az alapítási felhívás 1846. jan. 22.

¹² *Gonda Béla*, 39.

¹³ *Ábrázolt Folyóirat* (hetilap, Kassa), 1848. febr. 19., 57. Terzát vár – vezércikk.

teljes és részletes alaprajza is látható. Felismerhető az öt mólóval tagolt part, amely az összefüggően épített kikötőpartot jelöli.¹⁴

A fiumei vasút ügyében a Kossuth-féle elképzelés (Vukovár–Sziget–Fiume) helyett a gr. Széchenyi István-féle (Buda–Zágráb–Fiume) tervezetet fogadta el a Pozsonyban, 1848. január 25-én tárgyaló országgyűlés.¹⁵ Az utolsó magyar rendi országgyűlés ezt a vasúti-közlekedési tervet a XXX. tc.-ben elfogadta, és április 11-én V. Ferdinánd a többi törvénycikkkel együtt szentesítette.¹⁶

1848. augusztus 26–30. között gr. Josip Jellačić altábornagy horvát katonáinak támadása a Dráva irányában, valamint fellépésük Fiume és a Magyar Tengermellék ellen és ezek megszállása új helyzetet teremtett. Az 1848/1849. évi magyar forradalom, nemzeti önvédelem és szabadságharc leverésének következményeként de iure is 1850. április 7-től az Osztrák Császárságban vagy Osztrák Birodalomban levő Magyarországon Fiume és a Tengermellék Horvátországhoz tartozott.¹⁷

Kibontakozás az idegenforgalmi alapok bővítésével

Fiumében éppen a horvát fennhatóság folytán a magyarországi önkényhez hasonló politikai helyzet nem állt elő. Betagozódva Horvátország politikai, társadalmi és gazdasági rendszerébe, szakítva a feudális szisztémával, minden tekintetben tengeri szerepének növelése, támogatása volt Fiume elvárása. Nem lep meg bennünket, „ahány fejlesztési elképzelés, bennük ott csírázott Fiume tengeri és szárazföldi idegenforgalmának magja is. Csak ki kellett várni a szárba szökkenés és kivirágzás idejét, amely akkor még a nagyon távolinak tűnő jövőben rejtkezett.”¹⁸ Fiume és közvetlen partvidéke mellett az 1850-es évektől a horvátországi és szlavóniai fürdő- és üdülőhelyek vonzása is nőtt. A gyarapodó számú ismertetések közül egy 1859-ből való vélemény a Pozsega vármegyei daruvári fürdőről: „akármilyen tekintetből bármilyen fürdővel kiállja a versenyt.”¹⁹ Egy 1861. évi leírás Fiume tenger felőli panorámájáról szól: „Fiume igen bájos. Emelkedett helyen lévén építve igen szép és messze kilátás nyílik innen a tengerpartra s a Quamero-

¹⁴ *Johann Georg August: Allgemeine Weltkunde oder Encyklopedie.* Konrad A. Ny., Pest–Rauch János Ny., Bécs, 1847, 343.

¹⁵ *Farkas László*, 152–155.

¹⁶ *Frisnyák Zsuzsa*, 33.

¹⁷ *Kenedi Géza: Fiume.* In: *György Aladár* szerk.: Magyarország, Franklin T. Ny., Budapest, 1905, 699. (A továbbiakban: *Kenedi Géza*); *Gonda Béla*, 45–46.; *Gergely András* szerk.: 19. századi magyar történelem 1790–1918. Kő-Print Ny., Bp., 1998, 264., 278–279.

¹⁸ *Fest-Sugár*, 4. csomó

¹⁹ Vasárnapi Ujság (hetilap, Pest), 1859. márc. 13., 123–124. H.J.: Daruvári fürdő és környéke, 123.

szigetcsoportra... A magasan fekvő rész az óváros, régi épületekből, szűk utcákból áll. Az újváros a tengerparton vonul végig, s itt a szemet palotaszerű épületek s jól kövezett széles utcák gyönyörködtetik.”²⁰

Az 1850-es, 1860-as évek tengerészeti eredményei reménykeltők voltak. Fiumében évente 12–35 vitorlás épült. 1862-ben már 12 hajóépítő telepe volt (1852-ben 6), amelyekben 150–250 munkás dolgozott.²¹ Hajóforgalmában (amelynek zöme az osztrák kikötőkre szorítkozott, felölelte egész Európát, sőt kiterjedt Afrikára, Ázsiára és Amerikára is) megnőtt a gőzhajók forgalma.²²

Érkezett és indult hajó fiumei forgalma

Év	Vitorlás	Gőzös
1850	14 246	60
1860	12 015	260

A téma egyik, 20. századi ismerője szerint a vitorlások 0,01%-a, a gőzösök 0,1%-a személyszállító volt, közülük több is már turista utasokkal.²³

I. Ferenc József 1868. november 17-én szentesítette az 1868: XXX., Egyezmény Horvát–Szlavon–Dalmátországgal című törvénycikket, amelynek 66. §. 1. bekezdése Fiumét a magyar koronához csatolt külön testnek (separatum sacrae regni coroniae adnexum corpus) nyilvánította. Ez 1870. július 28-án vált valósággá a „fiumei provizorium” szerint.²⁴

1867-től Fiume témával egymás után léptek az olvasók elé a vidéki lapok is: „Vasárnap, szeptember 5-én tengerre szálltunk... Közeledve Fiuméhez, láttuk, miszerint az Adria e kis tündére egész fényárban úszik. A házak kivilágítva, s a tengerparton egész félkörben szurok máglyák égtek.”²⁵

A magyar állam gondoskodásával az 1870-es évek elején Fiume további városfejlesztési alapját adó négyes törekvés érvényesült:

1.) A tengerhajózás előmozdítása. A magyar kormánynak az osztrák kormány 1871-ben átadta a tengerészeti ügyek intézését. Ezzel elkezdődött a minden idegen befolyástól független, „csupán a hazai forgalmi érdekek ki-

²⁰ Uo., 1861. márc. 24., 136–137. Fiume a magyar tengerpart fővárosa, 137.

²¹ Gonda Béla, 81.

²² Uo., 95.

²³ Fest-Sugár, 4. csomó

²⁴ Corpus Juris Hungarici. Magyar Törvénytár. Szerk.: Márkus Dezső. 1836–1868. évi törvénycikkek. Franklin T. Kny., Bp., 1896, 45. (A továbbiakban: CJH-MT) Pesty Frigyes: Az eltűnt régi magyar vármegyék. II. köt. Athenaeum Rt. Kny., Bp., 1880, 362.; Kenedi Géza, 699.; Gergely András, 378.

²⁵ Borsod-Miskolci Értesítő (Társadalmi érdekeket képviselő és vegyes tartalmú heti közlöny, Miskolc), 1869. szept. 23., 2. Tárcza. Fiume–Velence.

szolgálása”.²⁶ Előtérben a gőzhajózás, amely tengerhajózásunk arculatváltásával járt. (Ma szerkezetváltásnak neveznénk.) Megvalósításához elsőként az 1881. december 21-én alakult Adria Magyar Tengerhajózási Társaság járult.²⁷ Töretlenül emelkedett a gőzös forgalom. (Fiumében az utolsó nagy vitorlást 1883-ban építették.²⁸)

*Érkezett és indult hajó fiumei forgalma*²⁹

Év	Vitorlás	Gőzös
1870	3602	506
1880	3597	1746

Az önálló magyar tengerhajózás egyben hajózásunk új korszakát nyitotta meg. Ezt Baross Gábor kereskedelemügyi miniszter az 1889. XVIII. tc. értelmében valósíthatta meg.³⁰ 1891-től az Adria, az osztrák–magyar Lloyd körét megszerezve, Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Rt.-ként (1894-ben Adria Magyar Királyi Tengeri Gőzhajózási Rt.) működött. Áruszállító elsőbbségét sem az 1894-ben alapított Magyar Folyam- és Tengerhajózási Társaság, sem az 1897. évben indult Magyar Keleti Tengerhajózási Rt. (Fekete-tengeri érdekeltségű) nem zavarta. A szintén 1890-ben létesült Magyar–Horvát Tengerhajózási Rt. (a fiumei Sverljuga és Társai és a zenggi Krajac és Társaság hajótársaság egyesítésével) a parthajózási személyszállításban is meghatározó szerepet vállalt a kirándulóhajók indításával. Látva az eredményes működését, az állam 1901. június 27-én az addigi éves segélyét 386 000 K-ról 430 000 K-ra emelte.³¹ (1895-ben a fiumei Schwarz-féle hajózási vállalatot is beolvasztotta.) 1900-ban az Adriának 18, a Földközi-tengernek 20 kikötőjéből hozta, vagy vitte az utasokat partmenti és hosszú úton. Személyforgalma ígéretesen növelte Fiume idegenforgalmát, amelynek aránya a századfordulóra elérte az utasforgalom 85–95%-át.

²⁶ Gonda Béla, 90.

²⁷ Gonda Béla, 90.; Frisnyák Zsuzsa, 79.: Az Adria Stem Ship Company átalakult Adria Tengerhajózási Rt.-vé.

²⁸ A Tenger (tudományos és társadalmi, tengerészeti és közgazdasági közgazdasági havi folyóirat, a Magyar Adria Egyesület lapja, Budapest), 1917, 290–300. Kerekes J. Zoltán: Az Adria kikötői, 295.

²⁹ Gonda Béla, 93.

³⁰ Frisnyák Zsuzsa, 79.

³¹ Gonda Béla, 107.

*A Magyar–Horvát Tengerhajózási Társaság személyforgalma*³²

Év	Fiuméből	Fiuméba	Együttesen
1895	129 260	130 743	260 012
1900	265 389	270 054	535 443

2.) A kikötő bővítése és korszerűsítése. 1872-ben a kikötőrészhez és az 1700 m hosszú „Mária Terézia” hullámtörő gát építéséhez fogtak.³³ 1878-ban elkészült „a nagy áldozattal kiépített kikötő” is.³⁴ Aztán a kikötői létesítményeket építették, a rakpartot, kőolajkikötőt, világítótornyot. 1873–1888 között a magyar állam 12 900 000 Ft-ot épített, költött a városra és kikötőjére. A költségek 78%-át víz alatti beruházásokra fordították.³⁵ A folytonos beruházások és a gazdasági növekedés (faraktárak, rizshántoló, petróleumfinomító, torpedógyár) a város tekintélyét is emelte.³⁶

3.) Vasúti összeköttetés létesítése Horvát–Szlavonországon keresztül Magyarországgal. Ez (az Alföld–Fiume Vasúttal) Nagyvárad–Szeged–Vukovár–Szigetvár–Károlyváros–Fiume és (a MÁV-val) Buda–Gyékényes–Kőrös–Zágráb–Károlyváros–Fiume vonattal valósult meg. Az utóbbi szakasz ünnepélyes megnyitója 1873. szeptember 9-én, Fiumében zajlott le, és a forgalom október 23-án indult el.³⁷ A kortárs közlekedési szakíró így látta a fiumei vasút városfejlesztő jelentőségét: „Tengerhajózásunk kifejlődését... egyenesen a vasút idézte fel (Fiume)... az ország forgalmának közvetítésében szerepet csak azóta játszik, mióta a budapest–fiumei vasútvonal mellékágaival együtt a forgalom szolgálatában áll.”³⁸ 1885–1890 között kölcsönös érdeklődés kezdődött Fiume és Budapest között. Budapesten a kirándulás-

³² Uo., 129.

³³ A Tenger, 1917. 295. Kerekes J. Zoltán: Az Adria kikötői. Központi Vasúti és Közlekedési Közlöny (hetilap, Egyszersmind kereskedelmi, ipar- és biztosítástügyi lap, Pest), 1871. márc. 2., 1–2. Fiume tengerészeti jelentősége.

³⁴ Ellenőr (politikai napilap, Budapest), 1878, 261., 4. Havas Dezső: Magyar kikötő, magyar hajózás.

³⁵ Kenedi Géza: A Dunától a Quarneroig. In: Borostyáni Nándor szerk.: Utazók kézikönyvtára. Magyarország útirajzokban. Lédrády T. Ny., Bp., 1890, 37. (a továbbiakban: Kenedi Géza, 1890)

³⁶ Fest-Sugár, 4. csomó.

³⁷ Pesti Napló (napilap, Budapest), 1873. szept. 14., 2. Az első gőzmozdony megérkezése. Matelkovits Sándor–Szerényi József szerk.: Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye, IX. kötet, II. rész, Vasutak, 828.

³⁸ Képesy Árpád: A magyar vasútügy története. Wodiámer F. M. (Ny.), Bp., 1908. 11.

szervezők élén az 1884-ben megnyitott MÁV Városi Menetjegyiroda állt.³⁹ 1–3 napos kirándulást szervezett Fiuméba. Onnan hajón a part menti helyekre vagy a dalmáciai kikötőkbe hajóztak. Amíg az 1873–1885 között 1–2 fenntartott vasúti személykocsi szolgálta a végállomásig az előre váltott jeggyel kirándulókat, 1886-tól esetenként a „kév vonatok”, azaz a különvonatok gondoskodtak a kényelmes utazásról. Már a vidéki lapokban is megjelentek a „kék kirándulási” felhívások.⁴⁰ Az utasokat „a fiumeiek (mindig) nagy szeretettel fogadták, és szeretetre méltón éreztették velők, hogy itt is otthon vannak”.⁴¹ A MÁV a vonalain Baross Gábor által 1889. augusztus 1-jén a bevezetett zónadíj szabás vagy zónatarifa a személyvitel-díjakat átlag 20%-kal csökkentette. Általa a Fiuméba utazók száma is hirtelen megnőtt. Szintén a MÁV – 1894. május 1-től az új nyári menetrend életbe léptével a budapesti Keleti pályaudvarról Fiuméba, 14,30 órakor induló és másnap 6,10 órakor érkező gyorsvonathoz háló- és étkezőkocsikat kapcsolt.⁴² Fiume közlekedési eredményeinek elismerését fejezte ki az a meghívás, amely a budapesti, 1885. szeptember 3–5-ig rendezett, Európa első, Vasúti és Hajózási Orvosi Kongresszusára hívta a küldötteket.⁴³ 1895-ben dr. Dániel Ernő kereskedelmiügyi miniszter a tengerpartra utazás megkönnyítésére a Budapest–Fiume közötti MÁV vonalon rendszeresítette az expressz vonatot „szalonkocsik” hozzákapcsolásával. A vonat a fővárosból 7 órakor indult, és estére ért a tengerparti végállomásra.⁴⁴

4.) Városiasodás. Nem volt újkeletű, ellenben a folyamata meggyorsult. Az említett és az új ipari üzemekkel (villamossági telep, gázgyár és vegyészeti gyár; növényi olajgyártás, sör-, csokoládé- és papírgyártás; 1905-től hadihajógyártás) emelkedett a munkás és polgári foglalkozásúak lakossági létszáma.⁴⁵ Az ősi foglalkozású halászat jelentősége csökkent. Fiume a

³⁹ Magyar Kereskedelmi és Vendéglátóipari Múzeum. Különgyűjtemény. Nyomtatványok, Bp., 1881–1890, B (MKVM)

⁴⁰ Eger (vegyes tartalmú hetilap, Eger), 1886. ápr. 20., 130. Kirándulás Fiuméba.

⁴¹ Vasárnapi Ujság, 1886. máj. 9., 305. Kirándulás Fiuméba.

⁴² Magyar Tengerpart (Tengerészeti, közgazdasági, társadalmi és irodalmi hetilap, Fiume), 1894. máj. 6., 5. Háló- és étkező kocsik a vasútvonalakon. A hálókocsikhoz I. osztályú menetjegyet és 7,50 Ft pótgjegyet kellett váltani.

⁴³ Vasárnapi Újság, 1885. szept. 13., 601. Közintézetek és egyletek című rovat. Az orvosi kongresszus

⁴⁴ Egeri Híradó (hetenként kétszer megjelenő politikai és társadalmi lap, Eger) 1895. máj. 4., 5. Expressz vonat Fiuméba

⁴⁵ Eperjesi László: A fiumei kikötő Magyarország nemzetgazdaságában. In: Katona András főszerk. Frisnyák Zsuzsa szerk.: Közlekedés a Kárpát-medencében. Közlekedési Múzeum Kiad., Dabas J. Kft., Ny., Dabas, 2003. 107. (A továbbiakban: Eperjesi László); Sziklay János–Borovszky Samu szerk.: Fiume és a magyar–horvát tengerpart. Magyarország vár-

19/20. század fordulóján fénykorához érkezett. Tengeri távolsági kereskedelemé túlnyomóan közvetítő lett. Ugyanakkor a magyar nyersanyag és áru, összességében az export, Fiume által eljutott a világ minden fontosabb piacára.⁴⁶

1883. november 4-től rendszeres omnibuszjárat indult az Adamich tér és a torpedógyár között. 1884-ben megnyitották a Városi Színházat.⁴⁷ 1892: Telefon-összeköttetést létesített Trieszttel. 1894: Gyorsfényképész műterem nyílt. Ivóvíz- és szennyvízcsatorna-hálózatot építettek; a magánházakban is elterjedt a vízőblítéses, „angol árnyékszék”.⁴⁸ 1895: Folyamatossá vált a meteorológiai adatszolgáltatás.⁴⁹ 1896: Fásítás a magyar millennium emlékére. 1897: Megnyitották az Ilona-fürdőt, amely egyemeletes, 12 vendégszobás vízgyógyintézet és olcsó népfürdő lett. Melléje 50 szobás, háromemeletes szálloda épült hangverseny- és külön olvasóteremmel.⁵⁰ Emeletes árucsarnokainak és halpiacának tisztasága példás volt. Néhány tere és utcája aszfaltozott, a többi kőborítású, amely által Magyarország legjobb kövezett városa lett. 1899. november 7-én megnyitották a 4,41 km hosszú villamosvonalat, amely mind a városi személy-, mind az idegenforgalmat előnyösen segítette.⁵¹ A parlamenti üléseken a hatalmas összegű infrastrukturális beruházásokat és a magyar kereskedelmi tengerészet szubvencionálását a mindenkori kormánypárt és ellenzék vita nélkül megszavazta. A fiumei kikötő kizárólag a magyar gazdasági érdekeket szolgálta úgy, hogy közben a város virágzott, és méltán emlegetik ezt az időt (1914-ig) napjainkban Magyarországon és Fiumében is a város aranykorának. „Fiume a dualizmuskori Magyarország gazdasági sikertörténete volt.”⁵² Hozzátehetjük, idegenforgalmát ez a virágzó városi eredmény kellően megerősítette. Egymást kölcsönösen kiegészítette.

megyéi és városai. „Apolló” I. és Ny. Rt., Bp., 1908. 5. (A továbbiakban: *Sziklay János–Borovszky Samu*)

⁴⁶ *Eperjesi László*, 106.

⁴⁷ Fiume (magyar–olasz nyelvű, Kereskedelmi, tengerészeti és társadalmi hetilap ~ Giornale commerciale, marittimo e sociale, Fiume), 1883. nov. 4., 294. Omnibusz közlekedés

⁴⁸ *Sziklay János–Borovszky Samu*, 165.

⁴⁹ Hrvatski Državni Arhiv, Rijeka. Névmutató, Ju-5, 227., 87., 445/94. Fiume, 1895 (DAR)

⁵⁰ DAR Okružni sud Rijeka (PR3) predmet V–319/1894. kut. 352. Ilona-fürdő. *Sziklay János–Borovszky Samu*, 165. Előterveket 1.: Magyar Tengerpart (Tengerészeti, közgazdasági, társadalmi és irodalmi hetilap, Fiume), 1893. máj. 7., 2. Triton: A fiumei új fürdőtelep

⁵¹ DAR Névmutató, Ju–5., 226., 1050., 1051. és az előzetes lóvasútról 1433/878, Fiume, 1894. *Kubinszky Mihály–Lovász István–Villányi György*: Régi magyar villamosok. Gyomai Kner Ny., Rt., 2000. 223. A kikötő és a villamos befektetett költségei már 1903-ig megtérültek. (*Eperjesi László* adata a kikötőre, 107.)

⁵² *Eperjesi László*, 103.

Virágzó idegenforgalom

Fiume az 1880/1890-es években a felnőttek mellett az iskolásokat is egyre jobban vonzotta. Volt mit látni, és volt a környéken hova kirándulni. Szállodák, éttermek, hangulatos matrózcsárdák, kocsmák és kávéházak a felnőtteket – a nyári szünidei gyermektelepek a tanulókat vonzották. A sok felnőtt és tanulói vendégforgalomból néhány: 1883: „A... kikötőben, s a széles korzón, különösen az... esti órákban, egész a parton levő Európa Szállóig... igen nagy néptömeg hullámzik, s az elegáns kávéházak és kirakatok is szép vagyonszágra mutatnak.”⁵³ 1886: „Kirándulás Fiume-, Abbázia- és Buccariba. E kéjkirándulás rendezősege már kellőleg gondoskodott arról, hogy az abban résztvevők az illető helyeken mind elhelyezés, mind utazás tekintetében a lehető kényelemtől biztosítva legyenek: A részvételi díj (vasúti költségen kívül) a hajó-, étellemezési s szállásdíj I. helyen 36 Ft, II. helyen 28 Ft.”⁵⁴ 1887: „Fiuméből távirják tegnapi kelettel: Ma reggel 10 órakor Budapestről 210 főnyi kiránduló társaság érkezett ide, köztük 150 középiskolai tanár...”⁵⁵ A diáklátogatók adták a vendégek többségét: 1881–1890 között évenként 36 magyarországi város diákjai kirándultak Fiuméba. A felnőtt kirándulók különösen a ’széppé varázsolt’ Deák Szállodát kedvelték, amely a népszerűséget tapasztalva a magyar művelődés bástyájává lépett elő. A nagytermében alkalmi kiállításokat, költői esteket, felolvasásokat, a csarnokában kamara-előadásokat rendeztek. 1890 júniusában a budapesti Operaház tíz férfi tagja adott hangversenyt.⁵⁶ Nemcsak Fiume tengerhajózási személy- és idegenforgalma, hanem a tőszomszédos Susáké („Új Fiuménak” is becézték) is lendült, valamint Buccarié, Porteréé, Cirkvenicéé, Novié, Zenggé és Karlobagóé. Cirkvenica, a horvát riviéra gyöngye „második Abbázia” akart lenni. A térségben, 1891-ben elsőként itt létesítették Fürdő Bizottságot.⁵⁷ A fiumei hírlapok a helyi szállodák ’prominens’ vendégeiről az 1890-es években havonkénti majd heti, az 1900-as évek elejétől napi kimutatást közöltek.⁵⁸ 1892. december 29.–1893. január 4. között az Európa Szállóban Magyarországról pécsi, aradi, veszprémi, budapesti (4), Horvátországból zágrábi, Dalmáciából zárai, külföldről bécsi (5), trieszti (4), austerliczi, prágai és római vendég szállt meg. A Lloyd és a Deák Szállodában még további 20

⁵³ Vasárnapi Ujság, 1885. szept. 13., 598.

⁵⁴ Eger, 1886. ápr. 20., 130. Kirándulás Fiuméba.

⁵⁵ Pesti Napló, 1887. júl. 6., 2. Különfélék című rovat, Kirándulók Fiuméba.

⁵⁶ Fiume, 1890. jún. 15., 2. Budapesti kirándulók.

⁵⁷ *Joković Rokus*: Cirkvenica téli üdülőhely és tengeri fürdő az Adrián. Mosinger Ny., Zagreb, 1906, 2., 5–6.

⁵⁸ Magyar Tengerpart, 1893. jan. 8., 6. Idegenek forgalma című rovat.

helyről érkeztek. Fiume vasúti eredményeinek, törekvéseinek újabb elismerését tükrözte az, hogy 1893. október 27–29. között ott rendezték meg a dél-kelet-európai nemzetközi vasúti értekezletet. A vendéglátó Magyarország képviselői Ausztria, Szerbia, Bulgária és Törökország vasút- és közlekedésügyi vezetőivel a vasúti díjszabások ügyében tárgyaltak.⁵⁹

Az 1890-es években két kiemelkedő rendezvénnyel növelte a város az idegenforgalmát.

1894. május 13–15-ig Fiume országos daláregyesületi közgyűlést és dalosversenyt rendezett. A dalos találkozóra eljöttek a temesvári, debreceni, komáromi, kecskeméti és az egri, továbbá még tíz helység dalosai. Az Egri Dalkör díszelnöke, Zalár József, Heves vármegye alispánja öt versszakos ódával köszöntötte a vendéglátó várost.⁶⁰

Fiume, üdvözlégy!

Aranyhajú tündér,	Járd, járd azt a tengert
Vizek szép tündére,	Hazánk Velencéje,
Ragyog pártádon a	Rakd, rakd palotáid
Hűség gyöngyfűzére...	A vizek színére,
Hűséged szerelmünk	Vidd, vidd szent lobogónk
Apai örökség,	A világon végig,
Pestbuda testvére,	Hirdesd a szabadság
Fiume, üdvözlégy!..	S munka dicsőségít...

A dalosverseny két első díja Debrecen és Egeré lett.⁶¹ A műsorok sikerét és a vendéglátás tapasztalatait Fiume pedestájának (polgármesterének), Ciotta Jánosnak kérésére a rendezők május 25-én összesítették. A három nap alatt közel négyezer ember harminc rendezvény látogatása között választhatott. Kiemelkedett a dalversenyek mellett a színházi előadás, a tengerészeti múzeum és a (budapesti) kereskedelmi múzeum gyűjteményének látogatása. A vendégek a szomszédos települések kilenc ünnepi eseményén vehettek részt.⁶²

1896-ban, a millennium évében Fiume minden tekintetben maradandó emlékü rendezvényekkel fogadta látogatóit. Egyik kamara-előadására (2 esetben) júniusban meghívták (és megvendégelték) az egri Dalkör 60 és az

⁵⁹ Uo., 1893. okt. 29., 3. Nemzetközi vasúti értekezlet Fiumében.

⁶⁰ Uo., 1894. máj. 13., 2. *Zalár József: Fiume, Üdvözlégy!* Zalár József költeményei. Harmadik kötet, Singer és Wolfner Hungária Kny., Bp., 1902, 212–214. Ebben két versszakkal megtoldotta, tehát hétversszakos ódát írt.

⁶¹ Egri Híradó, 1894. máj. 16., 1–3. Dalkörünk győzelme.

⁶² MKVM Különgyűjtemény, 1891–1900, B.

egri turista osztály 22 tagját. Meghívásukkal az 1894-ben kötött barátságukat mélyítették el. Ezt még az előadásukba beillesztett, „Az egri várvédők 1552. évi diadala” részlettel is hangsúlyozták.⁶³ Ünnepségek, megemlékezések, városséták, turista- és hajókirándulások, továbbá érkező és induló különvonattal utazás sok-sok kirándulónak nyújtottak maradandó élményt. A nyári hónapokban az öt nagy szálloda éttermei ételkülönlegességekkel várták a vendégeket. Tíz-tizenkét féle tengeri halból, olasz ízlés szerint készített 4–6–8 fogásos különlegességek kerültek az asztalokra. Magyarországi kiránduló halászlét vagy halpaprikást is kaphatott.⁶⁴ A jó kedvről a magyarországi tájborokkal (a gyöngyös–visontai borvidékről abban az évben 180 hl bor érkezett⁶⁵), a hangulatról a kocsmákban és kávéházakban olasz meg horvát zenészekkel, a szállodákban és a nagy éttermekben cigányzenekarokkal gondoskodtak.⁶⁶ A közbiztonságra a 16 tagú kikötői rendőrség ügyelt.

A 1880/1890-es évek, aztán a 20. század első évtizedének fiumei idegenforgalmi sikerei. 1.) lépést tartottak a hazai eredményekkel, 2.) a távolság ellenére idegenforgalma kapcsolódott a hazaihoz, 3.) sajátos földrajzi helyzetéből eredően különös vonásokkal gazdagodott, 4.) emelkedő idegenforgalma segítette általános fejlődését és lendített városiasodásán. Mindezt átfogta szervezetté vált idegenforgalma.

Szervezett idegenforgalmának első zászlóvivője az 1889-től működő Fiumei MÁV Városi Menetjegyiroda volt. Az 1885-ben, Budapesten létesített MÁV Városi Menetjegyiroda fiókjaként a fiumei Maderspach Sándor tulajdonában és vezetése alatt álló Fiumei Vasúti és Hajózási Menetjegyiroda vette kézbe a helyi idegenforgalom vezetését, irányítását, egyeztetését és szervezését.⁶⁷ Az évtized fordulóján kapcsolatra lépett a miskolci, debreceni és a szegedi MÁV-menetjegyirodával, MÁV-üzletvezetőségekkel és a helybeli forgalmi főnökséggel. Az együttműködések valamennyi eredményét nem ismerjük. Csupán annyit, hogy évente 4–5 alkalommal a felsorolt helyekről Fiuméba és onnan azokra a helyekre különvonat közlekedett, esetenként több száz ’szervezett’ kirándulóval. A növekvő idegenforgalom zavartalan fogadására Maderspach a szállodák mellett segítette a bővülő számú magánszállások vendéglátását. Mivel Maderspach saját biztosító ügynöksé-

⁶³ Magyar Tengerpart, 1896. máj. 24., 3–4. Függelék.

⁶⁴ Magyar Kereskedelmi és Vendéglátóipari Múzeum, *Draveczky Balázs*: Ínyenc étlapok gyűjteménye 1867–1918, 1896. általános (A továbbiakban: *Draveczky Balázs*, 1896. általános).

⁶⁵ Gyöngyös Város Tanácsa V. B. Irattára, Heves Megyei Gazdasági Egyesület iratai, Filoxera vész utáni iratok, 1896–1900, F köteg.

⁶⁶ *Draveczky Balázs*, 1896. általános,

⁶⁷ *Fest-Sugár*, 4. csomó, Fremdenverkehr 1889–1905, jegyzőkönyvek, nem iktatott iratok, olasz nyelvű fogalmazvány magyar átirata.

get is vezetett, feltehető, nemcsak üzleti érdekből, egyéni és csoportos biztosításokat is kötött a szervezésében több napra Fiuméba érkezett látogatókkal.⁶⁸ A városi menetjegyiroda 1893-ban bevezette a fiumei iskolások majálisi hajókirándulásait, a későbbi években a hazai gyermekek cserenyaraltatását. Maderspach Sándor a fiumei menetjegyirodát 1900-ig vezette. Utóda Glaser Bernát lett.

Az idegenforgalom szervezésében és lebonyolításában az 1885. július 10-én engedélyezett, útjára indult Fiumei Turista Egylet szintén meghatározó szerepet játszott.⁶⁹ Tagjainak közeli és távoli természetjárása, eredményes kirándulásszervezése, gyakori együttműködése a menetjegyirodával a Magyarországi Kárpát Egyesületnek is (MKE) megszerezte a rokonszenvét; elfogadta az 1890. október 27-i csatlakozásukat. Az egylet új neve a továbbiakban: MKE Fiumei Osztály (MKE-FO).⁷⁰ Elnöknek Schlemmer Károlyt, titkárnak, Fletzer Ferencet választották. A fizető taglétszám év végére elérte a százat. A csonka negyedév szép eredményeit az MKE így minősítette: „A kirándulásokban a tagok nagy szorgalommal vettek részt, s az érdeklődés az új osztály iránt, amelyre szép feladat vár, igen élénk. Részünkről is melegen üdvözljük az új osztályt, és működéséhez szép sikert kívánunk.”⁷¹ Azonban az MKE-FO ~ a Club Alpino Fiumano (CAF) = Fiumeni Alpesi Klub társosztállyal 1892. április 27-én nevet és anyaegyesületet változtatva a budapesti székhelyű Magyar Turista Egylethez (MTE) csatlakozott. MTE Fiumei Osztály (MTE-FO) vagy Fiumei Magyar Turista Egylet ~ MTE Fiumei Önálló Osztály vagy Sezione Autonoma del Club Turistico Ungherese jelképesen a CAF-hoz társult.⁷² Tiszteletbeli elnöke Fiume és a Magyar–Horvát Tengerpart kormányzója, gr. Batthyány Lajos és Ciotta János, elnöke dr. Gelletich Miklós alpolgármester, titkára Kalmár Alajos lett.⁷³ Annak ellenére, hogy a CAF ~ MTE-FO és az MTE budapesti központ 1898-ban kölcsö-

⁶⁸ Uo., 1885–1905, nem iktatott iratok magyar, német és olasz nyelvű fogalmazványok, irattörödékek. *Forgács Ferenc-íj Forgács Ferenc: Emlékeim 1925–1935. Kézirat és dokumentumgyűjtemény. Törödékek.*

⁶⁹ DAR Fiumei Turista Egylet – Club Alpino Fiumano, JU-5., 155–163. Fiume, Beniczky belügyminiszteri államtitkár Budapest, 1885. júl. 10-i leirata.

⁷⁰ *Posewicz Tivadar.* A Magyarországi Kárpát Egyesület története 1873–1898. Schmidt J. Kny., Igló, 1989. 149., 18. tétel, Fiumei Osztály 1890. Turisták Lapja (havi folyóirat a turistaság és honismeret terjesztésére, Budapest) 1890 nov.–dec., 404. Magyarországi Kárpát Egyesület, A Fiumei osztály.

⁷¹ Uo.

⁷² *Déry József–Thirring Gusztáv szerk.: A Magyar Turista Egyesület 25 éves múltja 1888. 1913. MTE kiad., Hernyánszky V. Kny., Bp., 1914, 22–23. (A továbbiakban: *Déry József–Thirring Gusztáv.*)*

⁷³ Turisták Lapja, 1892 ápr., 141. A Fiumei Önálló Osztály. Uo., 1892 júl., 226. A Fiumei Önálló Osztály.

nösen megszüntette kapcsolatát,⁷⁴ 1908. május 26-án, a Fiumei Tanácshoz beterjesztette jóváhagyás végett módosított alapszabálya szerinti tevékenységének megújítását.⁷⁵

Az 1890-es évek végén „Fiume rendszeres úti céllá vált nemcsak a hazai, hanem 11 ország kirándulói részéről is”.⁷⁶ Az 1897. évben a szállóvendégek száma 25 609 volt, ami összlakosságának 80%-át jelentette.⁷⁷ Idegenforgalma végképp a város mindennapi életének középpontjába került. Nem lep meg, hogy az 1903. október 4-én alapított Fiumei Szemle szerkesztőségi vezércikke a város érdekeit képviselve hangsúlyozta: „Ki kell emelnünk, hogy különös gondot fordítunk a város idegenforgalmára, és célunk, hogy az anyaországban Fiumét, a tengert és mindazt, ami a tenger világába és a tengerészeti körébe tartozik, megismerjék, és megszeressék.”⁷⁸ A még erőteljesebb idegenforgalmi élet irányítása és szervezése a menetjegyiroda utóda-ként 1903. december 1-jén, a budapesti székhelyű Idegenforgalmi és Utazási Vállalat RT. (IUV) által létesített fiumei iroda (szekció) kezébe került.⁷⁹ A 20. század első évtizedének derekán már látszott az idegenforgalom hirtelen fejlődése. A helyi rendőrség kimutatása szerint 1907. január 1. – november 14-ig 44 162 volt a kirándulók száma.⁸⁰ Az utóbbi tíz évben ez a szám megkétszereződött.⁸¹

Fiuméről egyik kortárs rajongója ezt jegyezte fel a 20. század elején: „Idegenforgalma széppé és nagyvárrá tette ezt a várost, és a város megerősítette idegenforgalmát.”⁸² Az évtized közepére ismét bővült, nagyot fejlődött a város. Egy másik rajongója még versbe is foglalta. Részlet a dalsokorból:

Nautilus dalok

„... Megváltozott biz minden itt,
Főképp a Corso tája!
Ki rég nem látta Fiumét
Már nem ismer rája...”⁸³

⁷⁴ Déry József–Thirring Gusztáv, 25., 58.

⁷⁵ DAR Stauo e regolamento interno del Club Alpino Fiumano. Mohovich, Fiume, 1910, 1908. máj. 26., 42. és 1909. szept. 18.

⁷⁶ *Fest-Sugár*, 4. csomó.

⁷⁷ Magyar Tengerpart, 1898. jan. 16., 6. Idegenforgalmunk.

⁷⁸ Fiumei Szemle (hetilap, magyar–olasz nyelvű, Fiume), 1903. okt. 4., 1. Beköszöntő.

⁷⁹ Uo., 1903. nov. 29., 5. Az idegenforgalom érdekében.

⁸⁰ A Tengerpart (napilap, Fiume), 1907. nov. 16. Az idegenforgalom.

⁸¹ Viszonyítási alapnak lásd a 77. jelzetet!

⁸² *Fest-Sugár*, Fiumei emlékek.

⁸³ Fiume, 1906. szept. 1., 16. A Corso „az előkelő üzletvilág utcája”.

A 20. század elején új jelenség figyelhető meg a helyi és környéki idegenforgalom hatókörének bővülésében. Bár a korábbi években is volt példa ottani intézmények és szervezetek nyilvános rendezvényeire most szinte állandósult a gyakorlat. Egy-egy rendezvényre a környék településeiről, sőt Horvátországból is érkeztek. A sok esetből kiragadva egyetlen napi, az 1905. július 13-i rendezvéynaptár „idegenforgalmivá lett” eseményei közül:⁸⁴ A Fiumei Alpesi Klub (Club Alpino Fiumano – M.L.) szombaton este kirándulást rendez Fiume külső területére (= környékére – M.L.) „Városunk intelligens ifjúságának számos tagja új egyesület alapítását határozta el Club Avvenire (A Jövő Klubja) cím alatt, amely társas kirándulásokat s egyéb szórakoztató mulatságokat fog rendezni...” „Cirkvenicában, a ma... tartandó esti ünnepély alkalmából... a Magyar–Horvát Tengerhajózási Részvénytársaság Liburnia hajójával Fiuméből Cirkvenicába rendkívüli kirándulást rendez. Indulás Fiuméből délután 5 órakor. A visszautazás a Tátra hajóval a cirkvenicai Hotel Therapia-mólóról esti 11 órakor történik. Az útijegy ára oda és vissza 1 korona...” Ehhez kapcsolódott a következő hirdetmény: „A Tátra... Cirkvenicából este 11 órakor tér vissza katonazenével, igen kedvező az alkalom azok részére, akik... (közben) esti kirándulást óhajtanak tenni a tengeren.”

Némely idegenforgalmi rendezvény mérete az IUV fiumei irodája, a menetjegyiroda és a turista egyesületek összefogásának köszönhetően Fiume határán is túllépett.

Az 1900-as évek legelején a már jóval korábbi keletű (velencei mintájú) karneváli műsor egyre színesebb és vonzóbb lett. 1906-ban már 11 országból érkeztek a záró napra a kíváncsi kirándulók. A helyszíni riporter ekként tudósított: „Délután három órakor a 79. Jellasics-ezred zenekara hangversenyezett az Adamich téren, s ezzel egyidejűleg megindult a gyönyörűen díszített kocsik sora. A kocsikorzón 44, virágokkal fölékesített kocsi vett részt. Feltűnően szép volt a tengerészeti akadémiai tanulók gőzbarkája... A kocsikorzó kezdetével megindult a konfetticsata is... A járdán felállított tribünről gyönyörű látványt nyújtott a kocsisor... A tribün másik részén a vigalmi bizottság tagjai virágokkal (csatáztak)... A konfettizés a házak ablakaiból, erkélyeiről egész az esti órákig folyt. Amikor besötétedett, a korzón bokáig ért az elszórt konfetti és koriandoli (virágdísz)... Esti 7 órakor nagy tömeg táncolt az Adamich téren rögtönzött bálon, amelyhez a világítást gőrrögtűz szolgáltatta. Este kilenc órakor álarcosbál volt a városi színházban, amelyen a (francia) négyest több mint 150 pár táncolta. Hajnalkor, amidőn a zene utolsó akkordjai is elhangzottak, a bájos jelmezes hölgyek csaknem

⁸⁴ A Tengerpart 1905. júl. 14., 3. Különféle című rovat. A Fiumei Alpesi Klub, Kirándulók egyesülete, Rendkívüli kirándulás Cirkvenciába, Esti kirándulás a tengeren.

sírva könyörögtek: »Ancora un valzer!« A karmester persze megkönyörült, s a résztvevők ellejtették az utolsó valcert is.”⁸⁵

Fiume idegenforgalmi szervezői kihasználták turizmusuk lendítéséhez a távolabbi helységek rendezvénykapcsolatait. Abbáziából, Triesztből, Vencéből és még Anconából is „át-átrándultak az ottani nagy ünnepségek idején”.⁸⁶ Ehhez kiemelkedő alkalom szintén 1906-ban volt. A témát a tavasszal rendezett milánói virágkiállítás szolgáltatta. „Hegedűs Sándor minisztersége alatt,⁸⁷ állampénzen, e világ minden tudósát, fogorvosát, torna tanárját, a táncmesterek nemzetközi kongresszusát meghajóztattuk az Aldunán (és Fiuménál – M.L.), elvittük a Kárpátokba, Boszniába, a Balatonra s Debrecenbe; százezrek mentek el ételre-italra, szivarra s emléktárgyakra, de mégsem volt kidobott pénz... Most (itt az alkalom)... (Milánóból) vendégül láthatjuk... (az ideérkezőket)...”⁸⁸ Az idegenforgalmi változatosság nem szünetelt. Április 15-én a budapesti Magyar Testgyakorlók Köre (MTK) és a Fiumei Atletikai Klub (FAK) Krassay-telepi labdarúgó-mérkőzésére mehettek a szurkolók és a turisták.⁸⁹ Szintén 15-én (húsvétvasárnap) a pozsonyi színgazgató társulata utazott Fiuméba, hogy a Fenice Színkörben másfél hónapra tervezett vendégszereplését elkezdje. Nyitó előadása Jókai Mór: A lőcsei fehér asszony című regénye alapján feldolgozott ’énekes történeti színmű’. Azon a héten mindennapra jutott előadás.⁹⁰ Április 16-án a látványos lussinpiccolói vitorlázó verseny vonzotta a kíváncsiakat, amelyre Horvátországból is mentek.

A munkahelyi vigalmi bizottságok is (kulturális vagy közművelődési bizottságok) gyakorta rendeztek turistautakat a környező kirándulóhelyekre. Az egyik dohánygyári tisztviselő, az IUUV fiumei irodájának összekötő megbízottja, Fodor Gábor hetenként szervezte a munkahelyi kirándulásokat. Vezetésével 1906. május 20-án a helyi tisztviselők egyesületének 180 tagja – vendégekkel – hajókirándulásra megy Rabacba és Albonába. Július 6-án a (Fiumei) Magyar Iskolahajó Egyesület családi tengeri ünnepélyt szervez. Kétszáz helybeli jelentkezik. Jönnek Budapestről, Zágrábból, Aradról, Pancsováról, Debrecenből, Tordáról, Kolozsvárról, Egerből, Nagyváradról

⁸⁵ Uo., 1906. márc. 1., 2. Karnevál búcsúja.

⁸⁶ *Fest-Sugár*, 4. csomó.

⁸⁷ Hegedűs Sándor 1899. febr. 26.–1902. márc. 4-ig volt magyar kereskedelemügyi miniszter.

⁸⁸ Fiumei Szemle–Rivista di Fiume, 1906. ápr. 1., 3. A milánói világkiállítás és a magyar idegenforgalom.

⁸⁹ A Tengerpart, 1906. ápr. 13., 3. Kirándulás Lussinpiccolóba.

⁹⁰ Uo., Színház című rovat. Magyar színészek Fiumében. A pozsonyi színtársulat igazgatója Andorfi Péter volt. Megjegyezzük, az ötödik nagy színházi idény és az első színházi hét az előző év áprilisában zajlott le Fiumében. Fiumei Szemle, 1905. ápr. 30., 3.

és még Abbáziából is.⁹¹ Június 29-én két, 30–30 tagú csoport Plitvicére utazik. Aztán a februári karnevál sikerével vetekedő júniusi, szentjános-éji ünnepély következett, amelyre több mint tíz országból és az Adria 16 part menti helységéből érkeztek a kirándulók.⁹² „Szép, nagyon szép volt a csütörtök esti (június 14. – M.L.) népünnep. Beláthatatlan embertömeg hullámozott fel alá az ezer meg ezer színes lampionnal és tarkabarka villanyos körtékkel kivilágított Adamich téren, és a mólón gyönyörű kilátás nyílt a fellobogózott, tündéries fényben díszlő hajókra. A zenekar egymás után játszott a szebbnél szebb darabokat. Rakéták szálltak fel, és sziporkázó fényükkel megvilágították a kéklő égboltozatot. A víztükrön, pedig egymást kergették a fellobogózott gondolák. Szép volt az ünnepély nagyon...”⁹³

1906-ban végképp állandósult vasárnap délelőtt (olykor 2–3 helyen is) a térszene. A Cinematográf, azaz a mozi is otthonra lelt Fiumében.⁹⁴ Ki gyanítaná, a moziba járás is idegenforgalmi tényező lett. Ugyanis még távolabbi településekről is a kirándulók sokasága jött „nézni a mozgó képeket”. Közülük bőven maradtak várost, illetve nevezetességeit nézni, szórakozni vagy éppen művelődni. Így a szállodák és az éttermek is szép forgalmat láttak el. Mások „villamosozni” maradtak. Ezzel is magyarázható az, hogy amíg a villamosvasút 1905 júliusi bevétele 15 305 K 78 f összeget hozott, 1906 június hóban 17 960 K 46 f-t.⁹⁵

A magyarországi kirándulók száma állandóan nőtt. Ilyen vendégcsalogató újság- és röplaphirdetéseket közöltek az éttermek és szállodák: „Mérsékelt árak!” „Figyelmes kiszolgálás!” „A magyarság legkedveltebb központja!”⁹⁶ Híressé vált fiumei szállodák (éttermekkel és kávéházakkal): Royal, Deák, De la Ville, Hungária, Bristol, Lloyd, Európa, Bonavia; vendéglők: All’ Abbondanza, Magyar, All’ Roda, Adira; kávéházak: Secchi, Grand, Fiumara, Orient, Merkur; színházak: Teatro Comunale, Teatro Fenice.⁹⁷ A szállók portáin társaskocsit lehetett rendelni. Ugyanott kéznél voltak a korlátlan számú vasúti és hajómenetrendek lapjai is.

⁹¹ Uo., 1906. május 15., 2. Különféle című rovat. Uo., 1906. máj. 17., 2. Különféle című rovat. Hangverseny és táncmulatság a tengeren.

⁹² *Fest-Sugár*, 4. csomó.

⁹³ Fiumei Hírlap (politikai napilap, magyar–olasz nyelvű, Fiume), 1906. jún. 17., 2. A szentjános-éji ünnepély. Az aznapi becsült idegenforgalom tízezer körül volt. *Fest-Sugár*, 4. csomó. Fiume akkori lakossága 46 200 fő.

⁹⁴ A Tengerpart, 1907. június 22., „Olimpo” Hétköznapi délután, vásár- és ünnepnap délelőtt és délután is volt filmvetítés; I. hely 40, II. hely 20 fillérért.

⁹⁵ Uo., 1906. júl. 3., 3. A villamos vasút bevétele.

⁹⁶ Dokumentumok a Szerző tulajdonában.

⁹⁷ Kovács Béla szerk.: Fiumei Útmutató IV., 1911. év, Chil o J. Mercur Kny., Fiume, 1910, 103., 105.

Áhítatra, lelki elmélyülésre 11 templomba lehetett betérni.⁹⁸

Fiumei különleges emléktárgy a moretti; „az idegen vendégek közt alig akad, aki emlékül ne venne belőle” – olvasható a városismertetőből.⁹⁹

Hajóra szállva érdemes volt Fiume kirándulóhelyein időzni: Voloszan, Abbáziában, Ikán, Lovranán, Veglián, Cherson és Lussinban.¹⁰⁰

Fiume további idegenforgalmi virágzását az 1914-ben kezdődött első világháború állította meg.

⁹⁸ Sziklay János–Borovszky Samu, 20.

⁹⁹ Uo., 11. Zománcozott, aranyturbános „szerencsefejecske”.

¹⁰⁰ Uo., 463–497.